

## 令和3年度 施策評価シート

まちづくりの目標	2	誰もが住みたい快適生活のまち
施策目標	2	【公共交通】今ある公共交通を守り、さらに便利な交通体系をつくろう
施策の展開	① ② ③ ④	・鉄道機能・駅機能等の改善要請 ・公共交通利用促進の啓発 ・公共交通の円滑な連携 ・公共交通の維持・発展

施策担当課	ふるさと定住促進課
関係課	ふるさと定住促進課 資産活用課

### 1 施策の現状・推移

5年後のまちの姿	・市民の公共交通を上手に利用しようとする意識が高まり、日常生活に欠かせない移動手段となつて、マイカーに過度に頼らない生活をおくっています。 ・公共交通の利用者が増加し、交通事業者は安定した運営を行っています。
----------	---

### 2 成果指標・コストの推移

		単位	区分	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	備考
成果指標	JR福知山線市内駅年間乗車人員数 (現状値は目標値に対する割合)	千人	目標	1,080	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	
			実績	914	774	-				
	定期的に公共交通を利用して いる市民の割合	%	目標	増加	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	
			実績	1.9	2.4	2.3				
	路線バス利用者数	千人	目標	100	100	100	100	100	100	
実績			54	49	72					
デマンドタクシー利用者数	人	目標	36,000	36,000	36,000	36,000	36,000	36,000		
		実績	28,930	23,786	24,993					
コスト	人件費	千円	実績	28,386	32,361	32,230	32,230	32,230	32,230	
	事業費	千円	実績	130,602	168,858	167,206	189,442	181,302	213,187	
	計	千円	実績	158,988	201,219	199,436	221,672	213,532	245,417	
	うち一般財源	千円	実績	136,655	167,893	163,984	194,557	204,017	190,002	

※評価年度は実績、計画年度は予算

### 3 環境変化

国・県の方針、関連法令の動向	・高齢者の移動手段の確保に関して、公共交通部署と福祉部署との相互連携や、道路運送法の許可等を要しない輸送(互助による輸送)について明確化されつつある。 ・自治体における地域公共交通計画の策定が努力義務化された。
市民ニーズの動向	・公共交通機関のニーズとしては、通院、買い物、通学、通勤等において高い。 ・公共交通の利便性の向上を求める意見が多い。

### 4 評価

目標の達成状況は順調か。達成していない原因は何か。	【公共交通】 ・丹波市地域公共交通総合連携計画に基づき、各公共交通の役割分担を軸としたネットワークが形成されている。 ・鉄道、デマンドタクシーの利用者数は少子化の影響もあり減少傾向にある。 ・路線バスは自動車運転免許を持たない若い世代への施策により、利用者数が回復に転じた。 ・新型コロナウイルス感染防止のため不要不急の外出自粛により、公共交通全体の利用者数減少に影響していると考えられる。 【鉄道】 少子化に伴う沿線人口の減少等により、利用者は年々減少傾向にあるが、補助施策の実施等により利用者の減少に一定の歯止めはかかっている。 【デマンド】 高齢者の生活地域内での移動手段として定着しているが、今までよく利用されていた方の高齢化による施設入所や死亡等に加え、コロナ禍の影響もあり、延べ利用者数は減少している。 【駅前駐車場】 稼働率はほぼ横ばいで推移しており、目標は達成できている。
環境変化を踏まえた施策展開となっているか。	【鉄道】 令和3年3月に福知山線市内駅でICOCA対応改札の導入により、JR西日本と連携し、鉄道の利用の他、ICOCAの利用普及のため、新たにICOCAポイント事業を設けた。 【バス】 自動車運転免許を持たない若い世代(中学生・高校生)へ施策を展開している。
事業の構成や役割分担で見直しの余地がないか。	・新たなICOCAポイント事業については、一定期間の事業実施後に検証を行う予定である。 ・単独で公共交通を利用することが困難な方に対する、福祉による移動支援施策との連携が必要である。

### 5 今後の改革方向

施策の今後の方向性、構成する事務事業の見直し案	【鉄道】 ・日常のライフスタイルに駅を位置づけ、駅の賑わいから鉄道利用につなげる。 ・沿線地域が一体となり地域資源の掘り起こしや利用増進のためのPR活動を積極的に行い、定期利用者以外の利用者の増加を図る。 ・ICOCAポイント事業を継続するとともに、ICOCAの普及・利用拡大に向けた更なる取組を進める。 【バス・デマンド等】 ・丹波市公共交通ガイド「てくてくたんば」を全戸配布し、利用拡大を図るとともに、運転免許を持たない世代への路線バスIC乗車券の配布や、路線バス通学定期補助制度のPRを行い、新規利用者の掘り起こしを行う。 ・単独で公共交通を利用できない移動制約者について、必要な方に届くよう関係部署間の相互連携を進める。 【駅前駐車場】 ・ICOCAを含む複数の電子マネーに対応可能な精算機導入による利便性向上をPRし、利用率向上に向けた広報を行う。
-------------------------	---



# 丹波市総合計画 令和 3 年度事務事業評価 / 令和 4 年度実施計画

事務事業名	公共交通バス対策事業		
事業担当課	ふるさと創造部 ふるさと定住促進課		事業期間
	所属長	藤浦 均	担当
		担当	足立 耕平
		担当	山口 智也

位置づけ	総合計画	まちづくり目標	【2】誰もが住みたい快適生活のまち
		施策目標	2【公共交通】今ある公共交通を守り、さらに便利な交通体系をつくらう
	創生総合戦略	基本目標	
		施策	
	まちづくりビジョン	取組項目	(1)公共交通と道路網
根拠法令・個別計画等			
丹波市地方バス路線維持対策補助金交付要綱、丹波市地域公共交通会議設置要綱、丹波市有償運送運営協議会設置要綱、丹波市生活交通支援交付金交付要綱			

計画 (PLAN)	事務事業	対象(誰を、何を)	公共交通を利用される(利用したい) 市民、交通事業者	
		目的 ベストな状態 (期待される効果)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通院、買い物、通学、通勤等の日常生活における移動手段が確保できている。</li> <li>・交通事業者が撤退することなく継続的な運行がなされている。</li> </ul>	
		概要 (具体的手段・全体計画)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・デマンドタクシーの運行(運行主体:丹波市デマンド会)</li> <li>・路線バスの維持対策(運行補助、利用増進に係る助成制度 運行主体:神姫グリーンバス(株))</li> <li>・生活交通の支援(自治協議会・NPO主体の移動手段に対する補助 運行主体:NPO鴨庄)</li> <li>・丹波市地域公共交通活性化協議会の運営(公共交通総合連携計画の実施、デマンドタクシーの運営 実施方法:直接実施)</li> <li>・丹波市地域公共交通会議の運営(市全域の調整、合意 実施方法:直接実施)</li> <li>・丹波市有償運送運営協議会の運営(交通空白地・福祉有償運送の合意 実施方法:直接実施)</li> </ul>	
		令和3年度の 事業概略	<ul style="list-style-type: none"> <li>・デマンドタクシー車両を更新する(4台)</li> <li>・デマンドタクシーの木曜日運行の社会実験を行う</li> <li>・地域境の乗継所設置に向けた待合環境整備事業の拡充を行う</li> <li>・周辺地域から丹波医療センターへの移動手段を研究する</li> <li>・中型ノンステップバスを購入し貸付する(1台)</li> <li>・中学3年生へNicopaを配布する</li> <li>・路線バス通学定期券、Nicopaの取得に補助する</li> </ul>	令和4年度の 事業概略

コスト(単位:千円)		令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	備考
(評価年度は実績、計画年度は予算)								
歳出	総事業費 A+B	97,955	154,999	168,792	175,980	167,840	153,825	
	直接事業費 A	86,907	140,427	150,919	158,107	149,967	135,952	
	総人件費計(E+H) B	11,048	14,572	17,873	17,873	17,873	17,873	
	職員従事者数(人・年) C	1.42	1.83	2.20	2.20	2.20	2.20	
	【平均人件費】D	7,400	7,460	7,620	7,620	7,620	7,620	
	人件費 E=C×D	10,508	13,652	16,764	16,764	16,764	16,764	
	会計年度任用職員従事者数(人・年) F	0.27	0.39	0.47	0.47	0.47	0.47	
	【平均人件費】G	2,000	2,360	2,360	2,360	2,360	2,360	
人件費 H=F×G	540	920	1,109	1,109	1,109	1,109		
歳入	特定財源	0	24,295	27,337	6,600	0	0	
	国・県支出金	0	1,595	1,489	0	0	0	
	借入金(地方債)	0	22,700	25,800	0	0	0	
	受益者負担金	0	0	0	0	0	0	
	その他特財	0	0	48	6,600	0	0	
一般財源	97,955	130,704	141,455	169,380	167,840	153,825		

実施 (DO)	指標名	単位	目標 実績	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	備考	
	成果	路線バス年間乗客数	人	目標	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	
				実績	54,447	48,681	72,390				
	成果	デマンド(予約)型乗合タクシー年間利用者数	人	目標	36,000	36,000	36,000	36,000	36,000	36,000	
				実績	28,930	23,786	24,993				
				目標							
				実績							
				目標							
				実績							
	コスト			目標							
コスト			実績								
指標の推移等の背景・分析			<ul style="list-style-type: none"> <li>・デマンドタクシー:高齢者を中心に生活地域内での移動手段として定着しており、各公共交通の役割分担を軸としたネットワークが形成されている。利用者数は減少傾向にあり、頻繁に利用されていた方の死亡や施設入所や、新規利用者の増加の伸びが低いことに加え、新型コロナウイルス感染症拡大防止のため不要不急の外出自粛を呼びかけたことも、要因と考える。</li> <li>・路線バス:コロナ禍における外出自粛が続く中でも、各種利用増進策の効果により、利用者数が増加に転じた。</li> </ul>								

事務事業名	公共交通バス対策事業		
事業担当課	ふるさと創造部 ふるさと定住促進課	事業期間	平成 16 ~ 無期 年度

事務事業全体の実施（DO）に対する、事務事業の展開の評価・課題について						
評価視点	評価	理由・コメント	評価視点	評価	理由・コメント	
評価 (CHECK)	(必要性) 市民にとって必要な事業か。	A	デマンドタクシーは、地域での市民の生活交通手段として、また路線バスは、地域間を結ぶ基幹交通としての役割を担い、タクシーは最も便利な交通手段として、それらの連携により安心して暮らせるまちづくりを進めていくためには、この事業の取組によって、交通機関の維持・発展を目指すことが必要不可欠である。	(コスト) 改善・改革等により更に低コストで実施できないか。(サービス・成果は維持)	B	・利用者数の減少、更なるサービスを求める声への対応などにより、コストは増加傾向にある。 ・公共交通は、市民の日常生活の移動手段としてだけでなく、自動車から転換/環境負荷低減、歩いて楽しむ場/賑わい創出、地域活動を支えるなど多様な政策を担っている重要な社会インフラであり、採算性のみで計れるものではない。
	(効果性) 成果につながっているか。進捗は予定どおりか。※成果指標に対する評価	B	デマンドタクシーの利用者は、減少傾向にあるが高齢者を中心とした利用が多く、外出機会の創出による、健康維持や市内消費喚起等の一助となっている。また、路線バスの利用者数は増加に転じ、通学利用や地域間を結ぶ基幹交通としての役割を担っている。この事業の取組により、それら公共交通の体系が維持されている。	(公平性・受益者負担) 公平性に問題はないか。受益者負担検討の余地はないか。	A	・受益者負担として利用料金を徴収している。 ・デマンドタクシーの利用料については、他自治体事例と比較する中でも妥当と考える。

総合的な評価と課題（成果の達成状況及び評価結果から明らかになった課題事項など）																																								
改革 (ACTION)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新型コロナウイルス感染拡大防止による生活の変化（不要不急の外出控え）は、公共交通全体の利用者数の減少に大きな影響を与えたと考える。</li> <li>・デマンドタクシーはドアtoドアによる地域内移動手段として定着しているが、新規登録者数以上に死亡等による登録抹消者数が増えてきており、新規の登録及び登録者の新規利用に向けての利用啓発などの取組が必要である。</li> <li>・路線バスは利用者数が年々減少していたが、市内中心部と地域間を結ぶ基幹交通としての役割を果たしており、利用増進策により利用者数が増加に転じた。今後も利便性向上の好循環に向けて取り組む必要がある。</li> <li>・単独で公共交通を利用することが困難な方（移動制約者）に対する福祉交通との連携が必要である。</li> </ul>																																							
	<p>今後の方向性・改善策等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の充実に向けて、鉄道と路線バスは地域間を結ぶ市の基幹交通として、デマンドタクシーは身近な生活交通手段として、普通タクシーは最も便利な交通手段として、それぞれ目的に応じて連携した利活用が図られるよう公共交通の運行維持に努めるとともに、さらなる利便性の向上につながる利用方法についても、関係機関との調整を含め、調査研究を行う。</li> <li>・「まちづくりビジョン」でめざす「都市機能の一定の集積」と「住み慣れた地域で住み続ける」の二つの方向性は「公共交通の充実」によってなすことができる。</li> <li>・丹波市公共交通ガイド「てくてくたんば」を見やすく工夫し、登録者と利用者の増加を目指す。</li> <li>・路線バス通学定期券を購入する方への補助、中学3年生へのICカードの配布によって、実利用者数の増加に向けた取組を継続する。</li> <li>・公共交通への関心を更に高め、市民の意識改革（利用増進への理解や乗車行動への転換）により「乗って守る公共交通」の好循環の流れを目指す。</li> </ul>																																							
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th colspan="4">成果・コストの方向性</th> </tr> <tr> <th colspan="2"></th> <th>皆減</th> <th>縮小</th> <th>現状維持</th> <th>拡大</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">成果の方向性</td> <td>拡充</td> <td></td> <td></td> <td>✓</td> <td></td> </tr> <tr> <td>現状維持</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>縮小</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>休廃止</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td colspan="4">コスト投入の方向性</td> </tr> </tbody> </table>			成果・コストの方向性						皆減	縮小	現状維持	拡大	成果の方向性	拡充			✓		現状維持					縮小					休廃止							コスト投入の方向性			
		成果・コストの方向性																																						
		皆減	縮小	現状維持	拡大																																			
成果の方向性	拡充			✓																																				
	現状維持																																							
	縮小																																							
	休廃止																																							
		コスト投入の方向性																																						

●構成する予算小事業一覧

(単位：千円)

No.	予算小事業	コスト（評価年度は実績、計画年度は予算）					備考
		令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	
1	公共交通バス対策事業	140,427	150,919	158,107	149,967	135,952	
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
11							
12							
13							
14							
15							
16							
17							
18							
合計		140,427	150,919	158,107	149,967	135,952	

# 丹波市総合計画 令和 3 年度事務事業評価 / 令和 4 年度実施計画

事務事業名	福知山線複線化促進対策事業		
事業担当課	ふるさと創造部	ふるさと定住促進課	事業期間
	所属長	藤浦 均	担当
		担当	足立 耕平
		担当	房安 由佳

位置づけ	総合計画	まちづくり目標	【2】誰もが住みたい快適生活のまち
		施策目標	2【公共交通】今ある公共交通を守り、さらに便利な交通体系をつくらう
	創生総合戦略	基本目標	
		施策	
	まちづくりビジョン	取組項目	(1)公共交通と道路網
	根拠法令・個別計画等	丹波市福知山線利用増進事業補助金交付要綱、丹波市通勤通学者駅周辺駐車場利用料金助成事業実施要綱	

計画 (PLAN)	対象(誰を、何を)	JR福知山線を利用する人、JR福知山線を利用する可能性のある人	
	目的 ベストな状態 (期待される効果)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR福知山線市内駅利用者数が増加している。</li> <li>・JR福知山線の利便性が向上している。</li> <li>・JR福知山線が複線化されている。</li> </ul>	
	概要 (具体的手段・全体計画)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用増進事業として各種助成事業の実施(実施方法:直接実施)</li> <li>・丹波市JR福知山線複線化推進協議会への支援(実施方法:直接実施)</li> <li>・鉄道利用の意識高揚を図るためイベント等の実施、「たんば鉄道の日(毎月22日)」の駅前市営駐車場の無料化(実施主体:たんば鉄道イベント実行委員会他)</li> <li>・JR福知山線全駅へのICOCA対応改札機の導入に向けた市内(駅周辺等)におけるICOCA利用環境整備等の取組(実施方法:直接実施)</li> </ul>	
	令和3年度の 事業概略	令和4年度の 事業概略	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅トイレ清掃業務の委託</li> <li>・鉄道利用増進ICOCAポイント事業費助成金の交付(新規)</li> <li>・各負担金(JR福知山線複線化推進協議会、たんば鉄道イベント実行委員会)及び事務局</li> <li>・ICOCA利用環境整備に向けた取組の実施</li> </ul>

コスト(単位:千円)		令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	備考
歳出	総事業費 A+B	37,947	36,267	21,206	35,354	35,354	35,354	
	直接事業費 A	22,237	20,045	7,687	21,835	21,835	21,835	
	総人件費計(E+H) B	15,710	16,222	13,519	13,519	13,519	13,519	
	職員従事者数(人・年) C	1.95	2.01	1.61	1.61	1.61	1.61	
	【平均人件費】 D	7,400	7,460	7,620	7,620	7,620	7,620	
	人件費 E = C × D	14,430	14,995	12,268	12,268	12,268	12,268	
	会計年度任用職員従事者数(人・年) F	0.64	0.52	0.53	0.53	0.53	0.53	
	【平均人件費】 G	2,000	2,360	2,360	2,360	2,360	2,360	
人件費 H = F × G	1,280	1,227	1,251	1,251	1,251	1,251		
歳入	特定財源	1,980	971	16	11,015	15	15	
	国・県支出金	0	0	0	0	0	0	
	借入金(地方債)	0	0	0	0	0	0	
	受益者負担金	0	0	0	0	0	0	
	その他特財	1,980	971	16	11,015	15	15	
一般財源	35,967	35,296	21,190	24,339	35,339	35,339		

実施 (DO)	指標名		単位	目標実績	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	備考
	成果	J R 福知山線市内駅年間乗車人員数	千人	目標	1,080	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	
			実績	914	774	-	-	-	-		
成果	J R 福知山線利用増進事業年間利用者数	人	目標	4,500	4,500	-	-	-	-	令和2年度末で廃止	
			実績	3,092	276	-	-	-	-		
成果	通勤通学者駅周辺駐車場利用助成人数	人	目標	1,000	1,000	960	960	960	960		
			実績	581	499	458					
成果	鉄道利用増進ICOCAポイント事業費助成事業	人	目標	-	-	18,000	25,000	25,000	25,000		
			実績	-	-	19,076					
コスト			目標								
			実績								
コスト			目標								
			実績								

指標の推移等の背景・分析

・少子高齢化に伴う沿線人口の減少による通勤・通学の定期利用者の減少や市民の日常生活における鉄道利用の機会減少などから、鉄道利用者数は減少傾向にある。

・コロナ禍における企業の在宅勤務やウェブ会議の実施、旅行や日常生活での外出自粛も利用者数が減少した要因と考えられる。

事務事業名	福知山線複線化促進対策事業		
事業担当課	ふるさと創造部 ふるさと定住促進課	事業期間	平成 16 ~ 無期 年度

事務事業全体の実施（DO）に対する、事務事業の展開の評価・課題について						
評価視点	評価	理由・コメント	評価視点	評価	理由・コメント	
評価 (CHECK)	(必要性) 市民にとって必要な事業か。	B	鉄道は地域間を結ぶ基幹交通としての重要な役割を担うほか、他都市への広域移動や、更には災害時の交通確保の面からも益々重要性が増していることから、その維持や利便性向上を目指す事業は市民にとって必要な事業である。	(コスト) 改善・改革等により更に低コストで実施できないか。(サービス・成果は維持)	B	鉄道利用増進において、従来の紙切符による施策からICOCAを活用した施策に転換したことで、事務軽減を図った。ただし、利用増進の成果が未達成の現状からは、利用増進につながる広報等を行い、効果の検証を行う必要がある。
	(効果性) 成果につながっているか。進捗は予定どおりか。※成果指標に対する評価	B	各種利用増進事業の取組により、利用者の減少に一定の歯止めをかける効果に繋がっていると考えるが、利用者数は減少傾向にあり、年間乗車人員など目標の人数には達していない。	(公平性・受益者負担) 公平性に問題はないか。受益者負担検討の余地はないか。	該当なし	

総合的な評価と課題（成果の達成状況及び評価結果から明らかになった課題事項など）																																							
改革 (ACTION)	<ul style="list-style-type: none"> <li>新型コロナウイルス感染防止による不要不急の外出の自粛等が鉄道利用者数の減少に大きな影響を与えている。</li> <li>令和3年3月に福知山線市内駅で利用可能となったICOCAによる鉄道利用を推進し、ICOCAの利用拡大を図る必要がある。</li> <li>鉄道事業者の行う利便性向上のための設備整備に対し、国や沿線自治体と協調しながら支援する必要があるとともに、最終目標である福知山線全線複線化に向けて、国や鉄道事業者への働きかけ、更には、利用者増につながる事業の展開が必要である。</li> </ul>																																						
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">今後の方向性・改善策等</th> <th colspan="4">成果・コストの方向性</th> </tr> <tr> <th></th> <th></th> <th>皆減</th> <th>縮小</th> <th>現状維持</th> <th>拡大</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">成果の方向性</td> <td>拡充</td> <td></td> <td></td> <td>✓</td> <td></td> </tr> <tr> <td>現状維持</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>縮小</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>休廃止</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="6" style="text-align: center;">コスト投入の方向性</td> </tr> </tbody> </table>	今後の方向性・改善策等		成果・コストの方向性						皆減	縮小	現状維持	拡大	成果の方向性	拡充			✓		現状維持					縮小					休廃止					コスト投入の方向性				
今後の方向性・改善策等		成果・コストの方向性																																					
		皆減	縮小	現状維持	拡大																																		
成果の方向性	拡充			✓																																			
	現状維持																																						
	縮小																																						
	休廃止																																						
コスト投入の方向性																																							

## ●構成する予算小事業一覧

(単位：千円)

No.	予算小事業	コスト（評価年度は実績、計画年度は予算）					備考
		令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	
1	福知山線複線化促進対策事業	20,045	7,687	21,835	21,835	21,835	
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
11							
12							
13							
14							
15							
16							
17							
18							
合計		20,045	7,687	21,835	21,835	21,835	

# 丹波市総合計画 令和 3 年度事務事業評価 / 令和 4 年度実施計画

事務事業名	市営駐車場事業		
事業担当課	財務部 資産活用課	事業期間	平成 16 ~ 無期 年度
	所属長 伊賀 真	担当 荻野 浩仁	担当 村上 貴尉

位置づけ	総合計画	まちづくり目標	【2】誰もが住みたい快適生活のまち
		施策目標	2【公共交通】今ある公共交通を守り、さらに便利な交通体系をつくらう
	創生総合戦略	基本目標	
		施策	
	まちづくりビジョン	取組項目	
根拠法令・個別計画等 丹波市営駐車場条例、丹波市営駐車場条例施行規則			

計画 (PLAN)	対象(誰を、何を)	各駅周辺市営駐車場利用者		
	目的 ベストな状態 (期待される効果)	<ul style="list-style-type: none"> <li>指定管理者制度の導入により、駐車場利用者の利便性が向上する。</li> <li>料金自動精算機により、駐車場利用者の利便性が向上する。</li> <li>一時預かり駐車場における1時間以内の使用料金無料制度の継続により、市民等が駅周辺の施設や店舗等を利用する際の利便性が向上する。</li> </ul>		
	概要 (具体的手段・全体計画)	<ul style="list-style-type: none"> <li>各駅周辺市営駐車場(月極・一時預かり)9箇所における施設管理及び運営</li> <li>指定管理者による駐車場使用契約事務及び使用料収納事務等</li> <li>経営戦略に基づく計画的な施設整備の実施</li> </ul>		
	令和3年度の 事業概略	指定管理業務による管理、運営の継続	令和4年度の 事業概略	指定管理業務による管理、運営の継続

コスト(単位:千円)		令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	備考
(評価年度は実績、計画年度は予算)								
歳出	総事業費 A+B	23,086	9,953	9,438	10,338	10,338	56,238	
	直接事業費 A	21,458	8,386	8,600	9,500	9,500	55,400	
	総人件費計(E+H) B	1,628	1,567	838	838	838	838	
	職員従事者数(人・年) C	0.22	0.21	0.11	0.11	0.11	0.11	
	【平均人件費】 D	7,400	7,460	7,620	7,620	7,620	7,620	
	人件費 E=C×D	1,628	1,567	838	838	838	838	
	会計年度任用職員従事者数(人・年) F	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
	【平均人件費】 G	2,000	2,360	2,360	2,360	2,360	2,360	
	人件費 H=F×G	0	0	0	0	0	0	
歳入	特定財源	20,353	8,060	8,099	9,500	9,500	55,400	
	国・県支出金	0	0	0	0	0	0	
	借入金(地方債)	0	0	0	0	0	0	
	受益者負担金	11,704	7,862	8,000	9,392	9,392	9,392	
	その他特財	8,649	198	99	108	108	46,008	
	一般財源	2,733	1,893	1,339	838	838	838	

実施 (DO)	指標名	単位	目標	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	備考
			実績							
成果	月極駐車場稼働率	%	目標	70.0	70.0	70.0	70.0	70.0	70.0	市営駐車場利用台数の状況表より
			実績	62.6	58.1	54.8				
成果	一時駐車場稼働率	%	目標	65.0	65.0	65.0	65.0	65.0	65.0	市営駐車場利用台数の状況表より
			実績	66.6	48.6	52.7				
			目標							
			実績							
コスト	1日当たりの運営コスト	千円	目標	38.3	38.4	38.4	38.4	38.4	164.1	総事業費/365日
			実績	63.1	27.3	25.9				
コスト	1区画当たりの運営コスト	千円	目標	49.8	49.8	49.8	49.8	49.8	213.2	総事業費/全区画
			実績	82.2	35.4	33.6				
指標の推移等の背景・分析			<ul style="list-style-type: none"> <li>令和元年と比較すると、新型コロナウイルスの影響により、稼働率が減少傾向にある。</li> <li>電子マネーの利用を可能とした(柏原駅前、石生駅西、谷川駅前)ことにより、利用者の利便性は向上している。</li> <li>1日当たりの運営コストは、令和2年度と比較し、1.4ポイント減少した。</li> <li>1区画当たりの運営コストは、令和2年度と比較して、1.8ポイント減少した。</li> </ul>							

事務事業名	市営駐車場事業				
事業担当課	財務部 資産活用課	事業期間	平成 16 ~	無期	年度

事務事業全体の実施（DO）に対する、事務事業の展開の評価・課題について						
評価 (CHECK)	評価視点	評価	理由・コメント	評価視点	評価	理由・コメント
	(必要性) 市民にとって必要な事業か。	B	民間事業者でも実施可能であるが、駅前に民間駐車場が不足している状況であること、公共交通充実の観点から、必要最低限の駐車場を整備しておくことは市の責務である。	(コスト) 改善・改革等により更に低コストで実施できないか。(サービス・成果は維持)	A	通常業務については、指定管理者制度を導入しており、効果的に事業を運営している。
	(効果性) 成果につながっているか。進捗は予定どおりか。※成果指標に対する評価	B	令和2年度に引き続き、令和3年度も新型コロナウイルスの影響を受け、減少傾向にある。	(公平性・受益者負担) 公平性に問題はないか。受益者負担検討の余地はないか。	A	・全使用者にとって公平な料金としている。 ・価格設定は、近隣自治体と比較しても同程度のものとしている。

総合的な評価と課題（成果の達成状況及び評価結果から明らかになった課題事項など）																									
改革 (ACTION)	<p>【評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業に支障となる大きな課題はなく、健全な会計運営ができています。</li> </ul> <p>【課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和2～3年度の新型コロナウイルスの影響による外出控えから稼働率が低下していることはやむを得ないが、過度の落ち込みとならないよう一定以上の稼働率を確保する必要がある。</li> <li>・駐車場経営戦略に基づき、利用者の確保と施設の定期的な点検による安全確保に努める必要がある。</li> </ul>																								
	<p>今後の方向性・改善策等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道利用促進など、公共交通を担う部署と連携し、新たな施策を検討するなど、利用者数の維持を図る。</li> <li>・経営戦略に基づく施設整備の実施（令和6年度に施設整備を実施予定）。</li> </ul>																								
	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="5">成果の方向性</th> <th colspan="4">成果・コストの方向性</th> </tr> <tr> <th>皆減</th> <th>縮小</th> <th>現状維持</th> <th>拡大</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>拡大</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>現状維持</td> <td></td> <td>✓</td> <td></td> </tr> <tr> <td>縮小</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>休廃止</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>コスト投入の方向性</p>	成果の方向性	成果・コストの方向性				皆減	縮小	現状維持	拡大	拡大				現状維持		✓		縮小				休廃止		
成果の方向性	成果・コストの方向性																								
	皆減		縮小	現状維持	拡大																				
	拡大																								
	現状維持			✓																					
	縮小																								
休廃止																									

## ●構成する予算小事業一覧

(単位：千円)

No.	予算小事業	コスト（評価年度は実績、計画年度は予算）					備考
		令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	
1	予備費			100	100	100	
2	一般管理費	8,386	8,600	9,400	9,400	55,300	
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
11							
12							
13							
14							
15							
16							
17							
18							
	合計	8,386	8,600	9,500	9,500	55,400	